

Compte-rendu des balades urbaines organisées rue Jules Guesde à Hem les 29 et 30 septembre 2025

Dans le cadre de la concertation continue menée sur le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing, la Métropole Européenne de Lille a organisé quatre balades urbaines au sein de la rue Jules Guesde à Hem. Cela donnait une suite à la tenue d'une réunion publique à Hem le 21 mai 2025, où il avait été annoncé que le travail mené en concertation se poursuivrait de manière plus précise au sein de la rue. Les quatre parcours ont mobilisé une centaine de personnes. Le garant de la concertation, Monsieur Christophe Bacholle, était présent lors de ces deux temps.

Le public a été invité à cette réunion au travers de plusieurs modalités : boitage d'un tract sur l'ensemble de la rue Jules Guesde (1000 exemplaires), information sur le site de la participation de la MEL et sur la page Facebook de la commune. Annonce dans la presse locale avec notamment un article dédié dans la Voix du Nord.

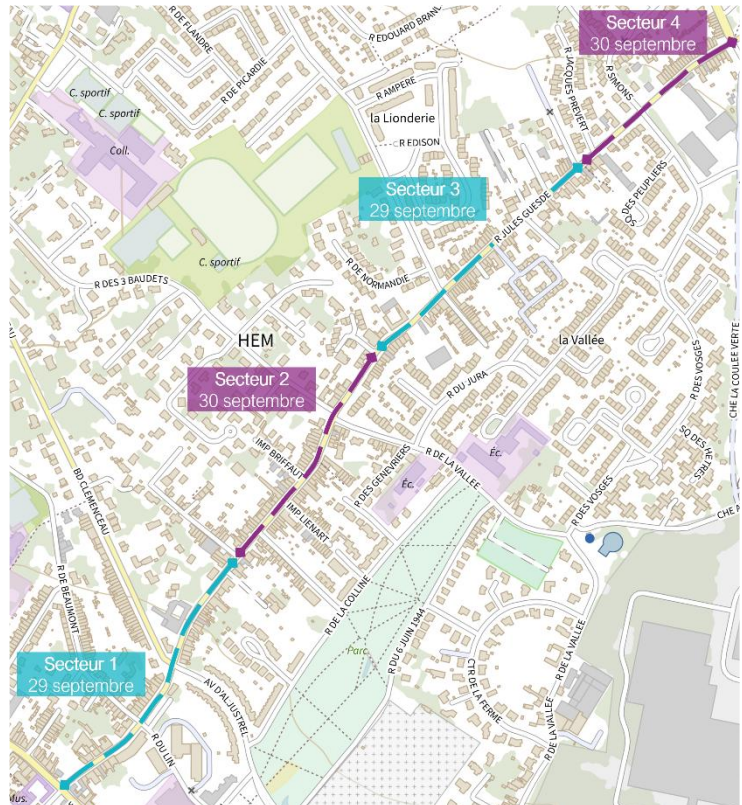
Organisation des balades urbaines

Afin de permettre la réalisation de ce nouveau temps participatif dans les meilleures conditions et permettre la présence du plus grand nombre, la rue Jules Guesde a été divisée en quatre secteurs, ayant chacun fait l'objet d'une balade urbaine. Après un temps de présentation générale du projet, ponctué par les questions et remarques des participants, des explications des aménagements sur la base des premiers plans d'études ont été réalisées sur plusieurs points de chaque balade.

Les secteurs de balades urbaines étaient les suivants :

- Secteur 1 : De la ferme Franchomme (terminus) à l'impasse Vandemeulebrouck
Lundi 29 septembre
- Secteur 2 : De l'impasse Vandemeulebrouck à la rue Henri Waymel
Mardi 30 septembre
- Secteur 3 : De la rue Henri Waymel à l'impasse Desurmont
Lundi 29 septembre
- Secteur 4 : De l'impasse Desurmont à la rue des Trois fermes
Mardi 30 septembre

Chaque balade urbaine s'est tenue entre 18h et 19h30- 20h environ.



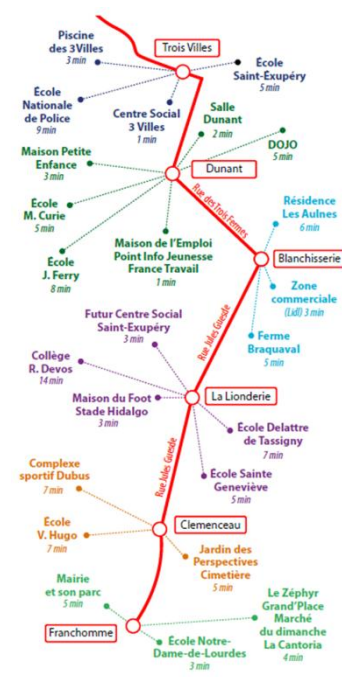
Questions générales sur le projet et son intégration rue J. Guesde

Sur le tracé de la future ligne de tramway

- Les participants ont exprimé des inquiétudes et dans la majorité une opposition au projet de tramway, non dans sa globalité, mais concernant la poursuite de son tracé au-delà du secteur de la Blanchisserie vers le centre-ville, sur le tracé qui emprunte la rue Jules Guesde.
- L'opportunité du projet a été questionnée certains participants avançant que le nombre d'habitants ou d'activités à desservir dans le centre-ville de Hem serait insuffisant pour justifier la poursuite de la ligne au-delà du secteur de la Blanchisserie.
- Plusieurs participants ont demandé si le projet était toujours pertinent dans le contexte de restriction budgétaire actuel.
- Il a été demandé si le tracé présenté actuellement par la MEL pour le tramway projeté était considéré comme définitif.
- Un tracé alternatif, par les avenues Charles de Gaulle et le boulevard Clemenceau, a été évoqué.

La MEL a répondu que le tracé du tramway projeté est considéré comme définitif, et intégré comme tel au dossier relatif à l'enquête publique à venir. Ce tracé a fait l'objet d'une délibération du conseil métropolitain en juin 2022, elle-même successive à une phase de concertation préalable tenue au printemps 2022 (réglementaire) qui a permis une expression du public. L'une des conclusions des études ayant conduites à ce choix à l'issue de la concertation préalable est que la poursuite de la ligne de tramway vers le centre-ville de Hem se justifie, autant sur le plan de la desserte des habitants que des services et activités se trouvant dans ce secteur. Le tracé présenté permet de toucher 40% de la population hémoise, dans un périmètre de 500m autour de chaque station. Les tracés alternatifs étudiés touchent moins de monde et d'équipements. Le projet de tramway permettra de desservir à terme environ 11 000 habitants, 1 500 emplois et 1 500 scolaires à Hem dont 6 400 habitants, un milliers d'emplois et un millier de scolaires au-delà de Blanchisserie. Il permet de répondre aux besoins de déplacements des Hémois, dont plus d'un tiers s'effectuent en interne à la ville de Hem et ensuite vers Roubaix (selon les données issues de la dernière enquête ménage déplacement et de l'INSEE). La desserte de la continuité urbaine de Hem permet à l'ensemble des hémois d'emprunter le tramway à destination de très nombreux lieux de services, de commerces, de loisirs, de travail ou d'études ce qui justifie pleinement le choix d'une desserte à travers une partie dense de Hem à destination du centre-ville.

Il est précisé que le projet poursuit son chemin règlementaire et de concertation et que l'enquête publique permettra à chacun de s'exprimer à nouveau. Une commission d'enquête indépendante se prononcera à son terme sur l'utilité publique du projet.



Sur la concertation préalable et la concertation continue

- Certains participants ont regretté leur connaissance tardive du projet, estimant que les dispositifs d'information mis en place sont insuffisants.
- Les ateliers réalisés dans le cadre de la concertation du projet ont été remis en cause, car ne permettant pas de recueillir l'avis de l'ensemble des participants de la rue, mais seulement d'une partie présente lors de ces ateliers.

La MEL a répondu que les différentes phases de concertation mentionnées ont fait l'objet de publications sur ses outils et auprès de relais, que ce soit en ligne, aussi bien sur le site institutionnel de la métropole que sur sa plateforme de la participation citoyenne et sur ses réseaux sociaux, mais aussi dans la presse régionale et dans les documents de communication métropolitains et des communes. Lors de la concertation préalable, les contributions en ligne recueillies concernaient en partie Hem et notamment la rue Jules Guesde, comme cela a été présenté dans le bilan. L'ensemble du dispositif mis en œuvre dans le cadre de la concertation

préalable est présenté dans le bilan de la concertation disponible [selon le lien ci-contre](#). Plus de 300 contributions ont été exprimées et prises en compte dans le bilan concernant le projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing. 36% des contributions portent sur le secteur Roubaix-Wattrelos, qui est ainsi le secteur le plus débattu du projet, 23% portent sur le secteur Hauts Champs – Hem.

La concertation continue a permis de poursuivre le dialogue sur le projet avec notamment un atelier réalisé à Hem le 27 novembre 2024 et une réunion publique le 21 mai 2025.

Lors de la concertation continue, des boîtages (flyers directement dans les boîtes aux lettres) ont été organisés pour continuer de toucher la population, en accompagnement de la communication faite sur la plateforme de la participation citoyenne, sur les réseaux et dans les journaux.

Sur les études réalisées dans le cadre du projet

- Les participants se sont interrogés sur les études réalisées dans le cadre du projet, notamment si elles abordaient les sujets de la santé et du cadre de vie des habitants.

La MEL a répondu que ces sujets étaient effectivement pris en compte, notamment dans des études concernant l'acoustique et la qualité de l'air, dans le cadre de l'étude d'impact du projet intégrée au dossier relatif à l'enquête publique à venir.

- Les données liées aux destinations privilégiées lors des déplacements des Hémois ont été remises en cause par certains participants, estimant la part des déplacements vers Lille et Villeneuve-d'Ascq sous-évaluée. La date de publication de certaines données mobilisées, jugée trop ancienne, a également été soulignée.

La MEL a précisé que ces données sont liées aux enquêtes ménages-déplacements et aux chiffres issus de l'INSEE propres à chaque commune. Elles restent des références sûres pour se représenter les déplacements réalisés par les Hémois car on constate une évolution lente de la mobilité des territoires. La MEL rappelle en complément que les impressions des participants sur la part des déplacements vers Lille/Villeneuve-d'Ascq sont surtout liées à des déplacements domicile/travail, qui ne représentent qu'une partie des déplacements en général observés dans les données présentées.

- Le sujet des effets du projet sur la valeur immobilière des propriétés de la rue Jules Guesde a été mentionné. Il a été demandé si des études ont été réalisées sur ce volet. Certains riverains expriment des craintes sur une éventuelle baisse de la valeur de leurs maisons.

La MEL a répondu qu'aucune analyse réalisée dans le cadre d'un projet de tramway n'avait mis en évidence de dévaluation immobilière des habitations situées le long d'une nouvelle ligne. De plus, les références de projet observées ailleurs en France, à Bordeaux, Strasbourg, montrent que ces rues, même dans des profils plus contraints, ont continué à accueillir des lieux de vie quotidienne, avec un tramway.

Sur les prochaines étapes du projet et l'enquête publique

- Des précisions sur l'enquête publique à venir ont été demandées par des participants.
- Certaines personnes présentes ont posé des questions sur les modalités d'expression comprises dans l'enquête publique, et si elles pouvaient avoir des effets sur la suite du projet.
- Les caractéristiques de l'enquête publique ont fait l'objet de discussions. Pour certains participants, cette dernière portant sur l'intégralité du projet, elle limite les marges de manœuvres sur les sujets spécifiques, comme la situation de la rue Jules Guesde.

L'enquête publique est une procédure d'information et de consultation des citoyens. Chacun pourra prendre connaissance des caractéristiques détaillées du projet, poser des questions et formuler des remarques auprès d'un tiers indépendant : la commission d'enquête. La commission d'enquête est nommée par le président du Tribunal Administratif, elle veille au bon déroulement de l'enquête, recueille l'avis de tous et établit à l'issue de l'enquête un rapport avec ses conclusions motivées.

La MEL a répondu que l'enquête publique relative au projet de tramway du pôle métropolitain de Roubaix-Tourcoing se déroulerait fin 2025 (validation des dates en cours par la Préfecture). Cette enquête comprendra des registres matériels comme dématérialisés pour transmettre des contributions, des temps de permanences... La MEL a précisé que les avis déposés pouvaient tout à fait concerner une spécificité du projet et ne devaient pas systématiquement porter sur son ensemble. Au terme de l'enquête publique, le commissaire enquêteur doit produire un rapport rendu public. Le rapport d'enquête doit faire état des contributions faites au cours de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles apportées par le maître d'ouvrage. La commission d'enquête présente ses appréciations, suggestions et contre-propositions le cas échéant. Elle précise si ses conclusions sont favorables, favorables sous réserves, ou défavorables sur chaque objet de l'enquête.

À l'issue de l'enquête et à l'appui du rapport de la commission d'enquête, la MEL se prononce par délibération concernant la déclaration de projet pour confirmer la poursuite du projet. Sur cette base la Préfecture statue sur l'Utilité Publique du projet par arrêté. Cet arrêté autorise notamment l'acquisition des fonciers nécessaires à la réalisation du projet par voie d'expropriation si la voie amiable s'avérait insuffisante.

Pour démarrer les travaux du projet de tramway à horizon de 2028, en plus de la DUP, une autre autorisation sera ensuite nécessaire : l'Autorisation Environnementale.



L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

S'ensuivra l'Autorisation Environnementale (AE) afin de permettre la réalisation du projet. En parallèle, les études de conception détaillées se poursuivent.

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DUP

Elle permet de déclarer d'intérêt général le projet d'infrastructure, et ainsi d'autoriser l'acquisition des fonciers nécessaires à la réalisation du projet.

LES ÉTUDES DE CONCEPTION DÉTAILLÉES

Elles définissent le projet, et notamment l'insertion du tramway, dans les moindres détails : insertion dans l'espace public, requalification...

L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE AE

Elle mesure l'impact du projet sur son environnement au sens large et autorise le démarrage des travaux.



Posez vos questions, renseignez vous, exprimez vous...

L'enquête publique est l'occasion de consulter le dossier d'enquête préalable et de s'exprimer auprès de la commission d'enquête ou dans le registre d'enquête publique.

Enquête publique fin 2025

Sur le stationnement

- Le sujet du stationnement a été mentionné à de nombreuses reprises durant les échanges. Les riverains ont souhaité avoir des informations complémentaires sur la place du stationnement dans le projet. Le nombre de places de stationnement conservées, reconstituées, a notamment été demandé.
- Les reconstitutions de stationnement prévues et la situation du stationnement spécifique (PMR, livraisons...) a fait l'objet d'interrogations.

La MEL a répondu que les chiffres précis liés au stationnement qui sera disponible sur la rue et celui dans des parkings à proximité de la ligne restent à préciser avec l'avancée des études en cours et la MEL pourra se saisir des opportunités d'acquisitions foncières, pour reconstituer des poches de stationnement. Des places de stationnement spécifiques (livraison, PMR) seront aussi reconstituées.

Sur la modification des circulations

- Les participants ont également souhaité obtenir des informations sur la future organisation des circulations au sein du quartier, aussi bien pour les automobilistes que pour les cyclistes.

La MEL a répondu que les études en cours concernaient également les circulations à l'échelle du quartier. Un plan de circulation complémentaire est à l'étude pour accompagner la mise en sens unique de la rue Jules Guesde pour les automobilistes. L'objectif est de créer des boucles de circulation au sein du quartier pour limiter les distances de parcours et limiter les circulations de transit sur l'axe Jules Guesde. Concernant les cyclistes, de nouveaux itinéraires cyclables seront créés ou confortés dans les axes parallèles.

- Les modifications à venir sur le réseau bus, conséquentes à l'arrivée de la nouvelle ligne de tramway, a fait l'objet de questions.

La MEL a répondu que le réseau bus serait effectivement amené à être réorganisé pour que certaines lignes de bus ne viennent pas doubler un service effectué de manière plus efficace par le tramway. Les itinéraires des lignes concernées seront donc à revoir pour rechercher de nouvelles complémentarités à travers des correspondances facilitées

- Des interrogations ont été formulées sur le maintien des circulations des véhicules de secours, en cas d'urgence, et ce celles des véhicules de collectes des déchets.

La MEL a répondu que les véhicules de secours pourront tout-à-fait continuer d'intervenir dans la rue Jules Guesde, et que si le tramway doit s'arrêter temporairement lors d'une intervention, cela sera possible. Pour les véhicules de secours plus imposants, ceux des pompiers notamment, l'alimentation des caténaires peut être coupée temporairement au besoin en cas de force majeure. La MEL rappelle que cela se fait dans d'autres agglomérations où un tramway circule en milieu urbain, sans occasionner de problématique spécifique. L'avis des pompiers (SDIS) est sollicité et sera pris en compte avant la délivrance par le Préfet de l'autorisation de mise en service du tramway. Concernant les véhicules de collecte des ordures ménagères, ils pourront tout à fait continuer d'assurer leur service avec une organisation adaptée de leur circuit, de leur horaire et du ramassage lui-même.

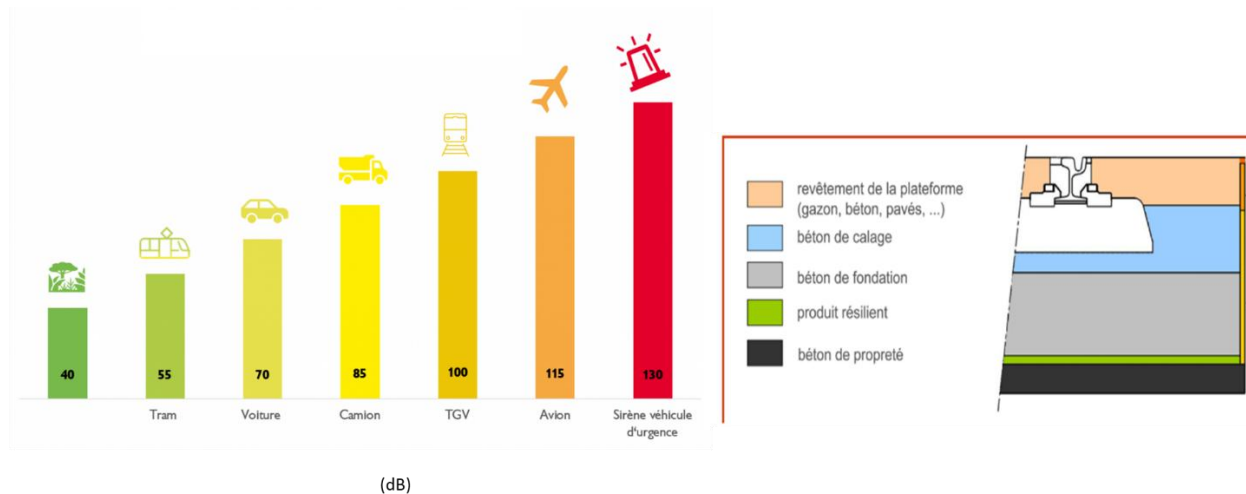
Sur les effets du projet sur le cadre de vie, la santé et la sécurité des riverains

- Des craintes de la part de riverains ont été exprimées sur la proximité du tramway projeté avec les façades des habitations et les trottoirs destinés aux piétons. Cette proximité est jugée peu sécurisante. La distance de freinage d'un tramway, jugée importante, a notamment été mentionnée.

La MEL a rappelé que la rue Jules Guesde connaissait actuellement une circulation de 6 000 à 8 000 véhicules par jour, parfois avec une vitesse excessive. Cette circulation engendre des conséquences sur le plan sécuritaire et environnemental avec une pollution locale parfaitement perceptible, qui seront réduites avec l'arrivée du tramway. Les avantages de ce mode de déplacement se déclinent sur ces deux plans, le tramway n'ayant aucune influence négative sur la qualité de l'air, et présentant plus de garanties sur le plan sécuritaire, car il reste fixe sur ses rails et ne connaît pas les mêmes aléas de trajectoires qu'une automobile. La MEL indique que les conducteurs de tramway seront formés à une conduite attentive et spécifique à la ligne. Il est rappelé que le passage de la circulation automobile en sens unique contribuera aussi à sécuriser la rue (les véhicules ne venant plus que d'un sens). La MEL indique qu'il est possible d'être en parfaite sécurité à l'extérieur du GLO Le GLO, pour Gabarit Limite d'Obstacle, est constitué par une lame d'air de 15cm au-delà du gabarit du tramway. Le GLO est visible du conducteur du tramway qui est ainsi parfaitement capable d'évaluer si une personne ou un objet est susceptible d'être heurté par son tramway. Ce marquage du GLO est également bien visible pour les piétons notamment qui se tiennent généralement en dehors de cette limite.

- Des riverains ont également exprimé des craintes sur les bruits et vibrations exercées par la circulation du tramway dans la rue.

La MEL a indiqué que l'aménagement d'une nouvelle ligne de tramway est une opération bien connue et maîtrisée, et qui s'est perfectionnée au fil du temps. Les tramways d'aujourd'hui font beaucoup moins de bruit que les tramways historiques que nous connaissons actuellement à Lille-Roubaix-Tourcoing. Les vibrations, elles, sont nettement réduites par des techniques de construction spécifiques, impliquant un système de dalle flottante, isolant ces vibrations sous la plateforme du tramway, sans les transmettre aux façades limitrophes.



Sur le fonctionnement du tramway au quotidien

- Des précisions ont été demandées sur les horaires de service du tramway projeté.
- Il a été demandé comment allait s'opérer la réalisation des entretiens sur les infrastructures réalisées (voie, caténaires).

La MEL a répondu qu'à ce jour les horaires de fonctionnement du tramway projetés étaient calqués sur ceux du réseau actuel (premier départ vers 5h30, et dernier départ vers 00h30).

Concernant l'entretien à réaliser, il a été précisé que l'infrastructure mise en place serait durable et ne devrait pas connaître d'opérations d'entretien conséquente sur ses voies/caténaires avant plusieurs années d'exploitation.

Sur la période de travaux liée au projet

- Des inquiétudes ont été exprimées sur la période de travaux. Les effets sur les habitations sont redoutés par certains participants.
- Des questionnements ont également été exprimés sur la profondeur des travaux à réaliser.

La MEL a indiqué que les travaux de réalisation d'un projet de tramway s'apparentaient à des travaux de requalification complète de voirie. Lorsque ces derniers nécessitent de déplacer des réseaux enterrés (assainissement, gaz...etc.), ils seront réalisés en profondeur en fonction de la configuration des réseaux actuels. La MEL rappelle que le tramway ne peut comprendre de réseaux sous sa plateforme et qu'il est ainsi nécessaire de mener des travaux préparatoires de déviation de réseaux avant la réalisation des travaux de l'infrastructure de transport. S'ensuivent le terrassement pour la réalisation de la plateforme de tramway, des voiries et des espaces publics. Enfin, les travaux de construction de la voirie classique (voitures, cycles, piétons...), de la voie ferrée, de l'alimentation électrique, des stations ainsi que les aménagements d'espaces publics et les plantations achèveront l'opération.

Les travaux à venir relèvent d'une technicité connue et ne présentent pas de risques sur les habitations. Des constats d'huissiers seront réalisés avant le début des opérations pour permettre de prouver précisément les effets des travaux en cas de dommages observés.

Questions et remarques par secteur observé

Secteur 1

De la ferme Franchomme (terminus) à l'impasse Vandemeulebrouck

Au sujet du terminus de la ferme Franchomme

Les participants présents ont posé des questions sur :

- l'organisation générale du futur terminus.

La MEL a indiqué qu'un terminus ne nécessitait pas de demi-tour, dans la mesure où le tramway possède une cabine de conducteur à chaque extrémité et pouvait changer de sens de circulation. Il doit cependant changer de voie de circulation au terminus, et cela peut s'organiser dans un prolongement du terminus considéré comme une arrière gare. Ici, l'espace disponible est contraint et cette disposition n'est pas possible. Le terminus ne comprendra donc que ses deux quais, d'une longueur de 45 mètres. L'accès PMR à ces quais est prévu côté rue du Général Leclerc. En complément, des locaux techniques et d'exploitation seront également édifiés pour les besoins de fonctionnement du terminus, à proximité de ce dernier.

- l'apparence du futur terminus, notamment s'il sera couvert largement par un abri étendu.

La MEL a indiqué que le terminus comprendra des abris sur les quais, comme au sein d'une station classique mais que le terminus ne sera pas totalement recouvert.

- l'impact sur le stationnement en place actuellement.
- l'accessibilité de la zone du terminus aux automobilistes qui vont vouloir rejoindre le tramway.

La MEL a confirmé que le terminus allait nécessiter la mobilisation d'une grande partie du parking actuel. Le rabattement des automobilistes souhaitant emprunter le tramway est privilégié au futur arrêt Blanchisserie, où une aire relais est projetée.

- le traitement de la limite entre le terminus et le lotissement jouxtant la ferme Franchomme, notamment l'écart de niveau et les nuisances potentielles.

La MEL a indiqué que cet espace était effectivement étudié et devait présenter un aménagement à même de filtrer l'activité du terminus vis-à-vis du lotissement limitrophe. Le niveau de référence du terminus est celui de la rue du Général Leclerc, le dénivelé avec l'allée de la Censée est intégré dans l'aménagement final, le terminus se devant d'être à plat pour accueillir les rames de tramway.

- la sortie du tramway au carrefour entre la rue Jules Guesde et la rue du Général Leclerc, le bruit généré par la courbe empruntée et le gong du tramway à cette intersection.

La MEL a indiqué que les tramways modernes présentaient beaucoup moins de crissemments que les tramway connus au sein de la métropole. Cela se présente dans les virages présentant des changements de direction très marqués, or ici la courbe est légère et n'occasionnera pas de bruit important. Concernant la sonnerie, elle n'est amenée à être utilisée que dans des situations précises, comme l'entrée/sortie de stationnement ou la prévention d'un danger imminent. Si son usage est régulier dans les centres-villes fortement fréquentés par les piétons, elle est beaucoup moins fréquente sur le reste de la ligne.

- L'accessibilité du projet pour les personnes en situation de handicap

La MEL a indiqué que l'ensemble de la conception du projet intégrait ce critère : conception des stations et raccordement à l'espace public, design du matériel roulant...

Au sujet du secteur parcouru :

Les participants présents ont posé des questions sur :

- le positionnement de l'arrêt projeté suivant celui du terminus de la ferme Franchomme.

La MEL a indiqué que cette station, « Clemenceau », était projetée à proximité de l'impasse Vandemeulebrouck.

- les itinéraires cyclables à privilégier/renforcer après suppression du chaudiou rue Jules Guesde.

La MEL a indiqué que des itinéraires cyclables alternatifs seront à créer / renforcer dans les voies parallèles à la rue Jules Guesde, notamment le long du jardin des perspectives, actuellement à l'étude.

- un éventuel rachat du garage Renault à des fins de reconstitution de stationnement.

La MEL a indiqué que ce rachat n'était pas à l'ordre du jour.

- l'éventualité d'exproprier des propriétaires dans le secteur pour réaliser le projet.

La MEL a indiqué que cela n'était pas envisagé dans la rue Jules Guesde.

- les croisements entre voitures et tramway lors de sorties de garages, de propriétés.

La MEL a indiqué que ces entrées/sorties resteraient tout à fait compatibles avec la circulation du tramway et que, tenant compte de sa fréquence de passage, ces croisements seraient peu fréquents.

Secteur 2

De l'impasse Vandemeulebrouck à la rue Henri Waymel

- Une participante a demandé comment serait géré le plan de circulation vélo et s'est inquiétée de devoir faire un détour en sortant de chez elle.

La MEL a répondu que la circulation vélo ne serait pas interdite sur le site tramway banalisé, mais qu'il n'y aurait pas de piste cyclable dédiée. Un itinéraire de contournement adapté, par les rues adjacentes est aujourd'hui envisagé et permettra aux cycles de circuler de façon plus confortable.

- Un participant a demandé si l'accès aux chiffres (comptages, prévision de trafic, ...) seraient possible pour le public.

La MEL a indiqué que l'ensemble des chiffres consolidés disponibles à ce stade seraient partagés à travers le dossier de l'enquête publique à venir.

- Plusieurs participants, habitants des impasses adjacentes au secteur 2 ont demandé si l'accès aux impasses serait possible pendant les travaux.

La MEL a indiqué que l'accès aux habitations seraient maintenu, mais qu'un plan de circulation spécifique sera mis en place pendant le chantier.

- Plusieurs participants ont également questionné la MEL sur la gestion des sorties de garage.

La MEL a rappelé que cela ne devrait pas être plus contraint qu'aujourd'hui avec la circulation importante sur l'axe. L'installation de portails électriques automatiques pourrait éventuellement être prise en charge par la MEL selon le contexte. Enfin, il a été rappelé que les conducteurs de tramway seront spécifiquement formés sur ce trajet et seront donc sensibilisés aux secteurs les plus contraints.

- Une participante a demandé si des places PMR seraient reconstituées sur le secteur, notamment en lien avec le cabinet médical

La MEL a répondu qu'elle prenait bien en compte ce point et que les possibilités seraient étudiées précisément dans la phase d'étude qui s'ouvre.

Secteur 3

De la rue Henri Waymel à l'impasse Desurmont

- Une participante a demandé si certaines impasses pourraient devenir des voies traversées une fois le plan de circulation repris

La MEL a expliqué que ce n'était pas envisagé à ce stade des études.

- Plusieurs participants ont demandé si le garage Renault avait été préempté pour le projet de tramway.

La MEL a répondu que cela n'était pas le cas.

- Un participant habitant face au futur quai de la station a demandé s'il sera toujours facile de circuler sur le trottoir malgré les voyageurs en attente.

La MEL a répondu que le quai de tramway serait « ajouté » au trottoir et que ce dernier sera donc toujours disponible pour les piétons circulant dans la rue.

- Un participant a demandé si les futures lignes aériennes de contact (LAC) pourraient être posées en utilisant les poteaux électriques existants.

La MEL a répondu qu'il est à ce stade plutôt envisagé de profiter des travaux pour enterrer les réseaux aériens actuels, la future LAC ne viendra donc pas s'ajouter en supplément des autres réseaux. Les études détaillées à venir permettront de préciser ces éléments.

Secteur 4

De l'impasse Desurmont à la rue des Trois fermes

Les participants présents ont posé des questions sur :

- le traitement de l'écart de niveau rue Jules Guesde, entre l'intersection avec la rue des Trois Fermes et la zone commerciale, le long des habitations.

La MEL a indiqué que cet écart de niveau entre le seuil de porte des habitations et le niveau de la route est déjà présent et le sera encore après réaménagement de la rue.

- le fonctionnement du futur parking prévu dans le prolongement de la rue des Trois Fermes, rue Aristide Briand

La MEL a indiqué qu'il s'agirait d'une aire relais (A+R,) qui permettra aux riverains de stationner librement par exemple le soir et week-end quand les usagers des transports sont plus intéressés par un stationnement dans la journée en semaine.

- l'avenir de l'abri à vélos situé à l'angle de la rue Jules Guesde et de la rue des Trois Fermes.

La MEL a indiqué que cet abri n'était pas le plus pertinent à sa place actuelle dans la courbe, et qu'il devrait donc être déplacé pour un emplacement plus en lien avec la station.

- le positionnement de la ligne aérienne de contact par rapport à la voie.

La MEL a indiqué que la ligne aérienne de contact se positionnerait au centre de la voie du tramway, et quelle sera accrochée sur un poteau, le positionnement des supports de la ligne n'étant pas possible sur les façades.

- l'accompagnement prévu pour les commerces de la zone commerciale.

La MEL a indiqué qu'un processus serait mis en place tout au long des travaux pour accompagner les commerces présents sur le tracé avec des indemnisations le cas échéant en cas de perte d'activité constatée. Le stationnement de la zone commerciale n'est nullement impacté.

- la potentielle suppression des fils aériens présents actuellement le long de la rue.

La MEL a indiqué que cette possibilité était envisagée mais qu'elle reste à confirmer avec la Ville et les concessionnaires.

Point sur les prochaines échéances

En conclusion de ces temps de balades urbaines, la MEL a rappelé les prochaines échéances liées au projet :

- **L'enquête publique**, précédant la déclaration d'utilité publique, qui se déroulera fin 2025 (dates à confirmer par le Préfecture).
- Les **études de conception détaillées**, qui se poursuivent.
- **L'autorisation environnementale**, qui fera également l'objet d'une enquête publique dédiée envisagée pour l'année 2027.
- **La mise en service de l'axe Nord-Sud**, projetée en 2033.
- **La mise en service de l'axe Est-Ouest**, projetée en 2025.